



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 11ème législature

### transport de marchandises

Question écrite n° 46502

#### Texte de la question

Récemment, la limite européenne de tonnage par camion par le ferroutage a été fixée à 44 tonnes. Or, actuellement en France, celle-ci est fixée à 40 tonnes. M. Jean-Louis Dumont demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement s'il envisage d'harmoniser les normes françaises sur celles européennes au regard de tous les avantages réels et sérieux qu'engendrerait une telle harmonisation. En effet, le passage d'une capacité de transport par le ferroutage de 40 à 44 tonnes permettrait 10 % de fret en plus entraînant ainsi une diminution de 10 % des transports, ce qui serait un facteur fondamental de réduction de pollution. De plus, si la capacité d'un tel transport est augmentée, il en résultera parallèlement une plus grande faisabilité de la réduction du temps de travail dans ce secteur particulier. Enfin, cette harmonisation serait un facteur d'augmentation de la compétitivité du transport routier français.

#### Texte de la réponse

La réglementation européenne et française en matière de tonnage pour le transport par camion dans le cadre d'opérations de transport combiné prévoit plusieurs dispositions. L'article premier de la directive 92/106, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres, définit comme suit le transport combiné de la manière suivante : « Aux fins de la présente directive, on entend par transports combinés» les transports de marchandises entre Etats membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur de 20 pieds et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier : soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal, soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement ». La réglementation française régissant le transport combiné s'articule autour de l'arrêté du 25 septembre 1991 relatif à l'exécution des transports combinés de marchandises entre les Etats membres de la Communauté économique européenne, modifié par l'arrêté du 21 février 1995. Ce dernier reprend la définition du transport combiné de la directive 92/106/CEE et définit les modalités pratiques pour réaliser des transports combinés. Concernant le poids total roulant autorisé, la directive 96/53 autorise un PTR de 44 tonnes pour les véhicules à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport combiné, un conteneur ISO de 40 pieds. La définition du transport combiné est celle qui figure ci-dessus. Il s'agit donc de transport combiné entre Etats membres. La réglementation française (article R. 55 du code de la route et arrêté du 8 octobre 1986) va donc au-delà des dispositions communautaires actuelles pour le transport combiné, en ce sens qu'elle n'est pas aussi contraignante sur le nombre d'essieux exigé pour le tracteur. Le passage de 40 tonnes à 44 tonnes est en partie justifié par la prise en compte de la tare du conteneur transporté. L'objectif visé est bien de promouvoir le transport combiné. Il s'agit ainsi de ne pas handicaper, sur le trajet routier, les véhicules effectuant du transport combiné. La révision de la directive est en cours. Celle-ci porte notamment sur

la définition du transport combiné et sur les dérogations aux limites de poids. La généralisation de la dérogation portant sur le poids autorisé à tous les trafics combinés, notamment les trafics mer-route provenant de pays tiers, est délicate en raison d'une part des risques liés à l'accroissement des poids lourds aux alentours des zones portuaires et, d'autre part, de la nécessité de réduire autant que possible les parcours routiers terminaux.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Louis Dumont](#)

**Circonscription :** Meuse (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 46502

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 22 mai 2000, page 3081

**Réponse publiée le :** 16 octobre 2000, page 5918